
SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 - AÑO 2 - Nº 84
SABADO 9 DE SETIEMBRE DE 2000

Rafael Yohai

Pablo Piovano

INVASION DEL ESPACIO PUBLICO

Ana D'Angelo

El uso abusivo del espacio público es, en Buenos Aires, una práctica tan frecuente que pasó a formar parte del paisaje cotidiano. Esta sobreutilización de los espacios comunes determina cierta degradación de la estética urbana, además de provocar contaminación sonora y visual.



Ana D'Angelo

Ana D'Angelo

Buenos Aires: mirando al sur

Por Pedro C. Sonderéguer *

En los últimos años, la multiplicación de emprendimientos en el área norte de la aglomeración metropolitana de Buenos Aires (countries, barrios cerrados, etc.), distrajo la atención de un proceso desarrollado en el sur, menos atractivo en apariencia pero mucho más significativo y de mayores consecuencias estratégicas: la reconversión funcional de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y su probable transformación en un eje productivo y de servicios capaz de contribuir a un replanteo profundo de toda el área metropolitana de Buenos Aires, tanto en sus aspectos funcionales como en la percepción colectiva de la cuestión metropolitana, fenómeno desarrollado al margen de toda planificación pero basado en el aprovechamiento de ventajas propias.

Una serie de hechos relativamente recientes sostienen esta posibilidad: desplazamiento hacia el sur de la actividad portuaria y del transporte de carga multimodal (Puerto de Exolgan, desarrollo de exologística, consolidación de los parques industriales de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora), incremento del movimiento de pasajeros por ferrocarril, optimizando el uso de la infraestructura existente (Ferrosur, Belgrano Sur), radicación de pymes en el área aprovechando las ventajas de su ubicación geográfica, instalación de centros universitarios y de educación superior, consolidación de las funciones del Mercado Central y consecuente apertura de escenarios favorables a una expansión de sus actividades, modernización de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Desde hace unos años, la creación de entidades como el Comité de Cuenca –que impulsa hoy estudios de transporte y usos del suelo en el área–, la actividad desarrollada por distintas ONGs y asociaciones intermedias locales y la publicación de avances de investigación urbana (Proyecto Corredor Multimodal de Transporte Riachuelo-Matanza, arqs. Sonderéguer y Asoc.; Proyecto Corredor Olímpico Ezeiza-Microcentro, Grupo Deslimites), dan cuenta de la importancia de la transformación en curso.

Este movimiento hacia el sur se ha visto recientemente reforzado por el anuncio de proyectos de la actual administración –creación de la Corporación del Sur– y por gestos de gran importancia simbólica, como el anunciado traslado al área de Barracas de las oficinas del Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental de la Cuenca. En este escenario adquiere especial interés la propuesta de trasladar al sur de la ciudad las oficinas del gobierno municipal, desarrollada por el arq. Berardo Dujovne –decano de la Facultad de Arquitectura de la UBA– en un artículo reciente del diario *Clarín* (1º/9/2000): proyecto que, al crear un área de nueva centralidad en el sur de la ciudad, contribuiría al mayor equilibrio del conjunto urbano, promovería la radicación de inversiones y alentaría nuevos desarrollos en la zona.

Otros efectos positivos pueden esperarse: al separar el recinto del gobierno urbano del recinto tradicional de Plaza de Mayo y crear un nuevo centro simbólico en el sur se propiciaría una mayor gobernabilidad del conjunto urbano y mejores condiciones para encarar la impostergable tarea de construcción de una autoridad metropolitana. La ubicación del gobierno urbano en Barracas –en área de la Estación Buenos Aires– contribuiría también a equilibrar el mismo sur, descomprimiendo los nudos de Constitución y Estación Sáenz y sentando las bases de lo que podría convertirse en una verdadera refundación del área metropolitana y su rol en la región.

**Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

LA INVASION DE LA PUBLICIDAD, EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

EL ESPACIO PUBLICO PRIVATIZADO

Rafael Yohai



Por Liliana Sánchez

El uso abusivo del espacio público es, en Buenos Aires, una práctica tan frecuente que pasó a formar parte del paisaje cotidiano. Los carteles publicitarios cubren postes, columnas de alumbrado, semáforos y también interrumpen la fisonomía de algunos espacios verdes como la plaza Houssay y el Parque 3 de Febrero. Por su parte, muchos comercios (kioscos, verdulerías, bazares) exponen parte de sus mercaderías en la vereda; y otros locales de gastronomía instalan afuera (en la acera) más cantidad de mesas y sillas que las permitidas por las disposiciones vigentes, con toldos, sombrillas y maceteros incluidos.

Si bien esta ocupación invasiva afecta a toda la ciudad, se hace particularmente intensa en los alrededores de los centros de transferencia polimodal de pasajeros, como Retiro, Once y Constitución. En éstas hay que agregar la presencia de los vendedores callejeros que se posicionan con sus mesas o mantas extendidas sobre el suelo. Esta sobreutilización de los espacios comunes determina cierta degradación de la estética urbana, además de provocar contaminación sonora y visual.

Empresas: ***En muchos casos el uso indebido del espacio público está provocado por grandes emprendimientos privados emplazados en la zona norte y centro de la ciudad.***

El organismo que ejerce el poder de policía para controlar (y evitar) estas irregularidades es la Secretaría de Gobierno de la Ciudad, a través de la Dirección de Verificaciones y Habilitaciones. Allí mismo se incluye la congestión de tránsito y el mal estacionamiento como otras formas del uso indebido de la vía pública. Y se admite que en muchos casos éstas son consecuencias provocadas por los grandes emprendimientos privados emplazados en la zona norte y centro de la ciudad. "Muchas de esas inversiones conllevan determinado impacto que, al no ser evaluado, perjudican al espacio público. No hay playas de estacionamiento subterráneas", dice Daniel Martini, subsecretario de Asuntos Políticos e Institucionales de la Ciudad.

Para suplir esta carencia es que ya se aprobó el llamado a licitación pública para la construcción y concesión de 13 playas de estacionamiento subterráneas. Estarán ubicadas debajo de otras tantas plazas de la ciudad que fueron elegidas con la declamada intención de "descomprimir la saturación de tránsito en el micro y macrocentro"; pero, con excepción de las que se emplazarán en la estación Saavedra del F.C. Mitre, en la Plaza de los Virreyes, en Flores Sur, y en el Boulevard de la Av. San Isidro, el resto no quedarán muy alejadas del macrocentro. Puesto que habrá 5 en la zona de Belgrano (Plazas Alberti, Balcarce, Noruega, J.J. Paso y Barrancas); una

Buenos Aires: mirando al sur

m² Por Pedro C. Sonderéguer *

En los últimos años, la multiplicación de emprendimientos en el área norte de la aglomeración metropolitana de Buenos Aires (countries, barrios cerrados, etc.), distrajo la atención de un proceso desarrollado en el sur, menos atractivo en apariencia pero mucho más significativo y de mayores consecuencias estratégicas: la reconversión funcional de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y su probable transformación en un eje productivo y de servicios capaz de contribuir a un replanteo profundo de toda el área metropolitana de Buenos Aires, tanto en sus aspectos funcionales como en la percepción colectiva de la cuestión metropolitana, fenómeno desarrollado al margen de toda planificación pero basado en el aprovechamiento de ventajas propias.

Una serie de hechos relativamente recientes sostienen esta posibilidad: desplazamiento hacia el sur de la actividad portuaria y del transporte de carga multimodal (Puerto de Exolgan, desarrollo de exologística, consolidación de los parques industriales de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora), incremento del movimiento de pasajeros por ferrocarril, optimizando el uso de la infraestructura existente (Ferrosur, Belgrano Sur), radicación de pymes en el área aprovechando las ventajas de su ubicación geográfica, instalación de centros universitarios y de educación superior, consolidación de las funciones del Mercado Central y consecuente apertura de escenarios favorables a una expansión de sus actividades, modernización de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Desde hace unos años, la creación de entidades como el Comité de Cuenca –que impulsa hoy estudios de transporte y usos del suelo en el área–, la actividad desarrollada por distintas ONGs y asociaciones intermedias locales y la publicación de avances de investigación urbana (Proyecto Corredor Multimodal de Transporte Riachuelo-Matanza, arqs. Sonderéguer y Asoc.; Proyecto Corredor Olímpico Ezeiza-Microcentro, Grupo Deslimites), dan cuenta de la importancia de la transformación en curso.

Este movimiento hacia el sur se ha visto recientemente reforzado por el anuncio de proyectos de la actual administración –creación de la Corporación del Sur– y por gestos de gran importancia simbólica, como el anunciado traslado al área de Barracas de las oficinas del Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental de la Cuenca. En este escenario adquiere especial interés la propuesta de trasladar al sur de la ciudad las oficinas del gobierno municipal, desarrollada por el arq. Berardo Dujovne –decano de la Facultad de Arquitectura de la UBA– en un artículo reciente del diario *Clarín* (1°/9/2000): proyecto que, al crear un área de nueva centralidad en el sur de la ciudad, contribuiría al mayor equilibrio del conjunto urbano, promovería la radicación de inversiones y alentaría nuevos desarrollos en la zona.

Otros efectos positivos pueden esperarse: al separar el recinto del gobierno urbano del recinto tradicional de Plaza de Mayo y crear un nuevo centro simbólico en el sur se propiciaría una mayor gobernabilidad del conjunto urbano y mejores condiciones para encarar la impostergable tarea de construcción de una autoridad metropolitana. La ubicación del gobierno urbano en Barracas –en área de la Estación Buenos Aires– contribuiría también a equilibrar el mismo sur, descomprimiendo los nudos de Constitución y Estación Sáenz y sentando las bases de lo que podría convertirse en una verdadera refundación del área metropolitana y su rol en la región.

**Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

LA INVASION DE LA PUBLICIDAD, EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

EL ESPACIO PUBLICO PRIVATIZADO

Rafael Yohai



Rafael Yohai

Las calles, veredas, postes y hasta plazas de la ciudad, particularmente en las zonas norte y centro, han sido ganadas por el abuso de propaganda y la utilización para exposición de mercadería. No sólo afecta el paisaje cotidiano, sino que además provoca contaminación sonora y visual. Las falencias del poder de policía y las soluciones imaginadas por el Gobierno de la Ciudad.

m² Por Liliana Sánchez

El uso abusivo del espacio público es, en Buenos Aires, una práctica tan frecuente que pasó a formar parte del paisaje cotidiano. Los carteles publicitarios cubren postes, columnas de alumbrado, semáforos y también interrumpen la fisonomía de algunos espacios verdes como la plaza Houssay y el Parque 3 de Febrero. Por su parte, muchos comercios (kioscos, verdulerías, bazares) exponen parte de sus mercaderías en la vereda; y otros locales de gastronomía instalan afuera (en la acera) más cantidad de mesas y sillas que las permitidas por las disposiciones vigentes, con toldos, sombrillas y maceteros incluidos.

Si bien esta ocupación invasiva afecta a toda la ciudad, se hace particularmente intensa en los alrededores de los centros de transferencia polimodal de pasajeros, como Retiro, Once y Constitución. En éstas hay que agregar la presencia de los vendedores callejeros que se posicionan con sus mesas o mantas extendidas sobre el suelo. Esta sobreutilización de los espacios comunes determina cierta degradación de la estética urbana, además de provocar contaminación sonora y visual.

> **Empresas:** ***En muchos casos el uso indebido del espacio público está provocado por grandes emprendimientos privados emplazados en la zona norte y centro de la ciudad.***

El organismo que ejerce el poder de policía para controlar (y evitar) estas irregularidades es la Secretaría de Gobierno de la Ciudad, a través de la Dirección de Verificaciones y Habilitaciones. Allí mismo se incluye la congestión de tránsito y el mal estacionamiento como otras formas del uso indebido de la vía pública. Y se admite que en muchos casos éstas son consecuencias provocadas por los grandes emprendimientos privados emplazados en la zona norte y centro de la ciudad. "Muchas de esas inversiones conllevan determinado impacto que, al no ser evaluado, perjudican al espacio público. No hay playas de estacionamiento subterráneas", dice Daniel Martini, subsecretario de Asuntos Políticos e Institucionales de la Ciudad.

Para suplir esta carencia es que ya se aprobó el llamado a licitación pública para la construcción y concesión de 13 playas de estacionamiento subterráneas. Estarán ubicadas debajo de otras tantas plazas de la ciudad que fueron elegidas con la declamada intención de "descomprimir la saturación de tránsito en el micro y macrocentro"; pero, con excepción de las que se emplazarán en la estación Saavedra del F.C. Mitre, en la Plaza de los Virreyes, en Flores Sur, y en el Boulevard de la Av. San Isidro, el resto no quedarán muy alejadas del macrocentro. Puesto que habrá 5 en la zona de Belgrano (Plazas Alberti, Balcarce, Noruega, J.J. Paso y Barrancas); una en Barrio Norte (Plaza Mons. D'Andrea); una en Recoleta (Plaza E. Mitre); una en Palermo (Parque Las Heras); una en Flores (Plaza Pueyrredón) y otra en Chacarita (Parque Los Andes).

La calle: un lugar para estacionar

Empero, no siempre el uso abusivo de la vía pública se resuelve con más playas de estacionamiento, como ocurre por ejemplo, en el barrio La Isla, un sector de La Paternal. Allí, sobre Av. Warnes al 2000, se han radicado empresas (distribuidoras de agua mineral, cerveza) que con el tiempo han expandido sus actividades y el espacio del que disponen ya les resulta insuficiente. "La consecuencia es una cantidad de camiones estacionados por cualquier lugar, que penetran en las calles aledañas. Si un vehículo está estacionado 1, 2 o 3 días en la calle, de alguna manera el espacio público se convierte en un depósito gratuito", observa el arq. Horacio Perna, representante de la parroquia Santa Inés. La intención de los vecinos es llegar a consensuar con los empresarios una metodología de movimiento de los camiones (ingresos y egresos programados) de manera que no haya vehículos en espera.

Desde diversos sectores coinciden en que existe "una cultura de abuso al espacio público" y una expresión tangible lo constituye la publicidad ilegal que no deja a salvo ni siquiera las columnas de la Av. de Mayo y de la que participan tanto los particulares como los mismos partidos políticos con representación en el Congreso Nacional y en la Legislatura local. "Creo que tiene mucho que ver en eso la falta de poder de policía que en este momento está bastante ausente en la ciudad. Debería haber un mayor control de ese tipo de cosas", sostiene el arq. Perna.

También es cierto que las normas que regulan el uso y aprovechamiento del espacio público provienen tanto del Código de Planeamiento Urbano, como del de Edificación, el de Publicidad, o de Habilitaciones. Y "es indispensable trabajar en un concepto global del espacio público; hoy tenemos distintas normas todas superpuestas y, para coordinar estas acciones, resulta imprescindible dictar un código para el espacio público", justifica el subsecretario de Gobierno.

Apto para la convivencia

Los espacios públicos de una ciudad son, además, el lugar donde se produce el intercambio social y la integración entre sus habitantes. "A veces, hacer una denuncia (contra alguien que invade el espacio común) no es lo más agradable para quien deba convivir, porque en definitiva se está generando una enemistad", dicen los vecinos de La Paternal, quienes prefieren consensuar para alcanzar un nivel de convivencia aceptable para todos. El mismo espíritu parece animar a las autoridades locales que se manifiestan dispuestas a "consensuar con el mediano y pequeño comerciante la funcionalidad del espacio y garantizar que pueda ser usado por todos".

CAL Y ARENA

Bienal

La Sociedad Central de Arquitectos recuerda a los profesionales de la arquitectura y la ingeniería interesados en participar en la II Bienal Latinoamericana de Arquitectura e Ingeniería que en los próximos días vence el plazo para inscribirse en los planes de viaje que ha organizado. El evento tendrá lugar en México del 18 al 23 de este mes, en coincidencia con el XXI Congreso de la Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos.

Internet

La Cámara Argentina de la Vivienda y Equipamiento Urbano de la República Argentina (Cavera) realizará, el miércoles 13, el seminario "La Revolución Informática en la Construcción", dirigido a arquitectos, ingenieros y empresas constructoras. Entre los expositores, se cuentan los Ings. Alberto Mora, Guillermo Gulli, Guillermo Buirger, Alfredo Marseillan y Daniel Capdevila, que tendrán a su cargo distintos tópicos vinculados con la aplicación de Internet como herramienta para mejorar la rentabilidad. La apertura estará a cargo del Arq. José Vidal, presidente de Cavera.

Exposición

Los integrantes de la Cámara del Vidrio Plano y sus Manufacturas de la República Argentina (Caviplan) y la Cámara Argentina de la Industria del Aluminio y Metales Afines (Caiama) se han unido para presentar Aluvi 2001, la primera Exposición Internacional de las Industrias del Vidrio y el Aluminio, que tendrá periodicidad bianual. Aluvi 2001 se realizará del 16 al 19 de mayo del año próximo, en el pabellón amarillo de la Sociedad Rural. La muestra presentará las más novedosas resoluciones, asociaciones y usos del vidrio y el aluminio, los últimos avances tecnológicos y de diseño, las mejores estrategias empresariales y los recursos para el posicionamiento en nuevos mercados. El mercado de aberturas y muros cortina sintetiza la sinergia entre ambos materiales. En Aluvi 2001 todo lo relacionado con este rubro tendrá un lugar de relevancia.

Record

La empresa Rheem del Grupo Garovaglio y Zorraquín, una de las principales fabricantes de termotanques y equipos de frío-calor, batió dos records históricos a pesar del contexto recesivo que está viviendo la industria nacional. Durante el primer semestre del año, las ventas de termotanques superaron las 68 mil unidades, cifra que representa un aumento del 9 por ciento respecto del año anterior. El otro record histórico se produjo en el mes de julio, durante el cual las ventas superaron las 15 mil unidades.



Rafael Yohai

ías calles, veredas, postes y hasta plazas de la ciudad, articularmente en las zonas norte y centro, han sido anadas por el abuso de propaganda y la utilización para xposición de mercadería. No sólo afecta el paisaje cotidiano, ino que además provoca contaminación sonora y visual. as falencias del poder de policía y las soluciones naginadas por el Gobierno de la Ciudad.

arrio Norte (Plaza Mons. drea); una en Recoleta (Pla- Mitre); una en Palermo (Par- as Heras); una en Flores (Pla- eyrredón) y otra en Chacari- rque Los Andes).

alle: gar para estacionar

pero, no siempre el uso abu- le la vía pública se resuelve ás playas de estacionamien- mo ocurre por ejemplo, en rio La Isla, un sector de La nal. Allí, sobre Av. Warnes 00, se han radicado empre- istribuidoras de agua mine- erveza) que con el tiempo xpandido sus actividades y acio del que disponen ya les a insuficiente. "La conse- ia es una cantidad de camio- tacionados por cualquier lu- ue penetran en las calles ale- . Si un vehículo está estacio- 1, 2 o 3 días en la calle, de a manera el espacio público nvierte en un depósito gra- , observa el arq. Horacio , representante de la parro- Santa Inés. La intención de cinos es llegar a consensuar s empresarios una metodo- de movimiento de los camio- ngresos y egresos programa- e manera que no haya vehí- en espera.

de diversos sectores coinci- n que existe "una cultura de al espacio público" y una sión tangible lo constituye licidad ilegal que no deja a ni siquiera las columnas de de Mayo y de la que parti- tanto los particulares como smos partidos políticos con entación en el Congreso nal y en la Legislatura lo- cal. "Creo que tiene mucho que ver en eso la falta de poder de policía que en este momento está bastante ausente en la ciudad. Debería haber un mayor control de ese tipo de cosas", sostiene el arq. Perna.

También es cierto que las normas que regulan el uso y aprovechamiento del espacio público provienen tanto del Código de Planeamiento Urbano, como del de Edificación, el de Publicidad, o de Habilitaciones. Y "es indispensable trabajar en un concepto global del espacio público; hoy tenemos distintas normas todas superpuestas y, para coordinar estas acciones, resulta imprescindible dictar un código para el espacio público", justifica el subsecretario de Gobierno.

Apto para la convivencia

Los espacios públicos de una ciudad son, además, el lugar donde se produce el intercambio social y la integración entre sus habitantes. "A veces, hacer una denuncia (contra alguien que invade el espacio común) no es lo más agradable para quien deba convivir, porque en definitiva se está generando una enemistad", dicen los vecinos de La Paternal, quienes prefieren consensuar para alcanzar un nivel de convivencia aceptable para todos. El mismo espíritu parece animar a las autoridades locales que se manifiestan dispuestas a "consensuar con el mediano y pequeño comerciante la funcionalidad del espacio y garantizar que pueda ser usado por todos".

CAL Y ARENA

Bienal

La Sociedad Central de Arquitectos recuerda a los profesionales de la arquitectura y la ingeniería interesados en participar en la II Bienal Latinoamericana de Arquitectura e Ingeniería que en los próximos días vence el plazo para inscribirse en los planes de viaje que ha organizado. El evento tendrá lugar en México del 18 al 23 de este mes, en coincidencia con el XXI Congreso de la Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos.

Internet

La Cámara Argentina de la Vivienda y Equipamiento Urbano de la República Argentina (Cavera) realizará, el miércoles 13, el seminario "La Revolución Informática en la Construcción", dirigido a arquitectos, ingenieros y empresas constructoras. Entre los expositores, se cuentan los Ings. Alberto Mora, Guillermo Gulli, Guillermo Buirger, Alfredo Marseillan y Daniel Capdevila, que tendrán a su cargo distintos tópicos vinculados con la aplicación de Internet como herramienta para mejorar la rentabilidad. La apertura estará a cargo del Arq. José Vidal, presidente de Cavera.

Exposición

Los integrantes de la Cámara del Vidrio Plano y sus Manufacturas de la República Argentina (Caviplan) y la Cámara Argentina de la Industria del Aluminio y Metales Afines (Caiama) se han unido para presentar Aluvi 2001, la primera Exposición Internacional de las Industrias del Vidrio y el Aluminio, que tendrá periodicidad bianual. Aluvi 2001 se realizará del 16 al 19 de mayo del año próximo, en el pabellón amarillo de la Sociedad Rural. La muestra presentará las más novedosas resoluciones, asociaciones y usos del vidrio y el aluminio, los últimos avances tecnológicos y de diseño, las mejores estrategias empresariales y los recursos para el posicionamiento en nuevos mercados. El mercado de aberturas y muros cortina sintetiza la sinergia entre ambos materiales. En Aluvi 2001 todo lo relacionado con este rubro tendrá un lugar de relevancia.

Record

La empresa Rheem del Grupo Garovaglio y Zorraquín, una de las principales fabricantes de termotanques y equipos de frío-calor, batió dos records históricos a pesar del contexto recesivo que está viviendo la industria nacional. Durante el primer semestre del año, las ventas de termotanques superaron las 68 mil unidades, cifra que representa un aumento del 9 por ciento respecto del año anterior. El otro record histórico se produjo en el mes de julio, durante el cual las ventas superaron las 15 mil unidades.

m2 Por el Ing. Carlos Hidalgo *

EN DEFENSA DE LA AUTOPISTA RIBEREÑA FRENTE A DOCKS

LA VERSION OFICIAL


La Autopista 25 de Mayo espera ser conectada.

En el número anterior, el Arq. Julio Torcello volcó sus puntos de vista acerca de los problemas que, a su criterio, presenta la traza de la Autopista Ribereña elegida por el gobierno nacional. **m2** le requirió al Ing. Carlos Hidalgo, presidente de Ocraba, su opinión sobre estas críticas. Las siguientes son las respuestas del Ing. Hidalgo a cada uno de los planteos del Arq. Torcello.

"El proyecto oficial alienta el uso de vehículos particulares aumentando el colapso vial." (Arq. J. Torcello)

La solución que él plantea es crear un estacionamiento gigantesco para casi 30 mil cocheras. Y la realidad es que no hacen falta. Si lo tuviéramos, sería como ponerles azúcar a las abejas. De las tres vías de acceso a la Autopista Ribereña, la Autopista 25 de Mayo ya está colapsada en las horas pico, porque fue diseñada para 130 mil vehículos por día y hoy están operando de 180 a 220 mil. El Acceso Norte sufre una gran congestión al llegar a la General Paz para acceder a la Av. Lugones. Acabamos de firmar un contrato con Autopistas del Sol (concesionario) para ampliar con algún carril adicional la General Paz. Este polo de atracción de los estacionamientos, lejos de disuadir, lo que haría es inducir a dejar el auto en Puerto Madero, y eso sí que generaría un colapso en las vías de acceso. Lo que hay que hacer son estacionamientos periféricos con centros de transferencia, para disuadir el ingreso al centro con el auto. En la zona de Donado y General Paz, a la salida del Acceso Norte; en Liniers, o en el sur de la Capital. Es lo que intenta la extensión de la red de subterráneos. Por otra parte, hoy la demanda de estacionamiento en Puerto Madero no llega a 2500 vehículos, según un meticuloso estudio que hemos hecho. La diferencia con los 27 mil que estacionarían según el proyecto del Arq. Torcello es lo que atraeríamos por las vías mencionadas.

"El proyecto oficial de 200 millones de dólares no tiene financiación de ningún tipo."

No es cierto que la va a pagar el Estado: la paga el usuario, por peaje. Además, el costo total es de 150 millones de dólares, no de 200 millones. El Arq. Torcello habla de que es un "faraónico gasto" cuando el proyecto suyo requiere 700 millones de dólares. ¿Podrá ese proyecto crear las condiciones para que no le genere gastos al Estado? ¿Cuál es la garantía para que un inversor extranjero invierta 700 millones? No hay relación: él dice que tiene las condiciones para financiar 700 millones, y en el caso de nuestro diseño de contrato, por 150 millones, que no se podrían conseguir. Es fácil hablar de una inversión de 700 millones, pero no tanto conseguir quién invierta sin garantías de un negocio extraordinario. La solución de las 27 mil cocheras no parece ser la respuesta, porque provoca más congestión o no se ocupan.

"Esta idea tira por la borda todos los esfuerzos por desarrollar Puerto Madero, aislándolo del resto del entorno urbano, dado que sólo se podrá acceder por puentes por arriba de este corredor de ocho manos, dificultando el acceso peatonal hasta hacerlo casi imposible, esto es una absurda 'Barrera Urbana'."

Palermo Chico es el barrio más caro de la Capital y tiene la avenida Figueroa Alcorta a un lado y la Avenida del Libertador del otro, y no por eso está aislado ni se afectó su desarrollo. La avenida 9 de Julio también es una gran autovía, y no por eso parte la ciudad. Mientras existan vías de comunicación, no hay ningún efecto de "barrera". Los cruces previstos para la autopista frente a docks son a la altura de las calles Estados Unidos, Belgrano, Tte. Gral. J. D. Perón y avenida Córdoba, en correlación con los puentes de los cuatro interdiques. Está planteado el llamado a licitación de nuevos puentes levadizos de dos carriles por mano (hoy son uno y uno) en los tres primeros cruces y de tres y tres en el de avenida Córdoba. Para los cruces, están a estudio cuáles serían las mejores alternativas: cruce con semáforos, puentes sobre la autopista o túneles. También se prevé la posibilidad de tramos de autopista en semitrincheras, por debajo del cruce. Van a estar asegurados, además, todos los cruces peatonales. Se está viendo también cómo mantener los espacios verdes, junto a Alicia Moreau de Justo.

Imprecisiones

Lo que el Arq. Torcello no dice es cómo se sale de una cota de 18 metros por debajo de nivel, que sería el piso de la autopista por debajo de los diques, para subir a la Autopista 25 de Mayo a una altura de 14 metros sobre nivel. A una pendiente del tres por ciento, requeriría 900 metros de recorrido para subir el escalón de 32 metros. Pero además está el Edificio Malecón en el extremo sur de los diques. La propuesta de Torcello sería pasar "por debajo" del edificio con la autopista y subir luego, en un diámetro de 250 metros, en una especie de "tornillo" gigante, lo cual no parece una solución muy realista. Este mismo problema lo tiene al Norte, para acceder a la autopista 9 de Julio, a seis metros sobre nivel, pasando por toda la zona de Retiro. Tampoco explica cómo resuelve la traza cuando llega a Dársena Norte y cómo sale, y cómo se compatibilizaría su proyecto con el desarrollo previsto en esa zona del puerto, con una estación fluvial y otra de amarre para cruceros internacionales en el antepuerto.

Tampoco prevé la solución para el tránsito pesado. Habíamos estudiado tanto la alternativa de la autopista en túnel bajo diques como bajo Costanera. Y la desechamos, porque no termina de solucionar el transporte de cargas peligrosas, que no son sólo combustibles, sino cargas líquidas, sólidas o gaseosas, que está prohibido transportar por túnel, lo cual derivaría el tránsito pesado hacia Avenida de los Italianos (Costanera Sur) o Ingeniero Huergo. Hay que tener en cuenta el movimiento de camiones que se genera desde Dock Sud y los dos millones de contenedores por año que circulan por el puerto de Buenos Aires, que según estudios de la Administración General de Puertos se quintuplicarían en 10 años.

Por otra parte, la obra en túnel hubiera provocado un movimiento gigantesco de tierra, que iba a traer sin duda conflictos con el comercio y los edificios de oficinas y viviendas. La traza a nivel, sobre la parrilla de vías que corre entre Moreau de Justo e Ingeniero Huergo, requiere menos tiempo y sin ese problema. Estamos estudiando si será necesario demoler el Edificio Guardacostas y aledaños, desde la altura de avenida Corrientes hacia el Norte.

Nuestro proyecto respeta la traza original, delante de los docks. Las otras alternativas, como las trazas por la Reserva Ecológica y la Costanera Sur, resultaban legalmente imposible la primera y de engorroso trámite la otra, porque hubiera requerido una doble aprobación: hacer una ley, ir a consulta en audiencia pública y una nueva ley para ratificarla. La traza ya aprobada no requiere una disposición legal para consensuarla. De todos modos, vamos a buscar el consenso con el Gobierno de la Ciudad y la Corporación Puerto Madero, pero sin el requerimiento de una ley especial.

** Presidente del Organo de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires*